

**Auto & Motor
TECHNIEK**

© **WWW.AMT.NL** - Dé internetsite voor de Automotive Professional

Direct herkenbaar zijn de zeer hoog geplaatste achterlichten in de bijna horizontale C-stijlen.

Ford heeft met de eerste Focus een goede zet gedaan. De auto had een flitsend design en reed als de beste. De tweede generatie Focus laat zien dat het nóg beter kan. Hij toont weliswaar minder uitdagend, maar won aan klasse en biedt rijplezier van het hoogste niveau.



Nieuwe Focus rijdt als de beste

Goed kon beter

De nieuwe Focus serie, die voorlopig alleen uit een 3-deurs en een 5-deurs hatchback plus een praktische stationwagon bestaat, heeft veel weg van de eerste Focus. Maar de auto is vooral slanker geworden en minder uitdagend dan voorheen. Echt vernieuwend is deze Focus dus niet, een bijdetijds ontwerp heeft hij wel. Misschien blijft de nieuwe Focus dankzij de eenvoudiger lijnen van de carrosserie wat langer vers.

De Focus valt ook nu weer midden in het segment waarin auto's als de VW Golf, Opel Astra, Renault Mégane en niet te vergeten de Peugeot 307, Citroën C4 en de Toyota Corolla een belangrijke rol spelen. Wil je daarin een kans maken dan is kwaliteit alleen niet voldoende. Dan moet vooral de prijs goed zijn. Ford verkoopt de basis Focus met 1.4 liter motor voor € 17.995,-. Voor twee portieren extra betaal je € 600,- bij. Voor een 1.6 liter, waarvan een zwakke (74 kW) en een sterke (85 kW) Ti-VCT versie wordt aangeboden, schiet de prijs al door de € 20.000,- grens heen. Een 2.0 liter kost zelfs vanaf € 26.695,- en de duurste Focus van dit moment is onze testauto, de 2.0 TDCi Titanium 5-deurs. Hij kost € 31.095,-. Omgerekend naar Hollandse gulden dus bijna 70 mille! Heel veel geld voor een overigens zeer potente vijfdeurs diesel met zeskak in luxe uitvoering.

Aangenaam werkpaard

Ford gebruikt al enige tijd uiterst moderne 16-kleps Duratorq dieselmotoren. De 2.0 liter mo-

tor in onze testauto is de grootste die Ford op dit moment in de Focus-serie levert. Met deze moderne viercilinder is de Focus zeer goed bediend. De 100 kW krachtbron is een bijzonder aangenaam werkpaard dat een zeer bruikbaar koppel bereikt van 320 Nm bij 2000 t/min. Bij de korte overboost wordt even een waarde gehaald van 340 Nm! Behalve vier kleppen per cilinder is deze motor voorzien van twee bovenliggende nokkenassen, common rail inspuiting van Siemens en een turbolader van Garrett met variabele geometrie en een interkoeler.

Na een korte aarzeling slaat de motor betrouwbaar aan. Lekker stil is hij de eerste minuten beslist niet maar het koude dieselgeluid verdwijnt gelukkig snel en dan kan het feest beginnen. Vanaf 2500 t/min trekt hij als een lier en als je het gas er maar gewoon op houdt, stopt hij pas met accelereren vlak voordat de elektronica er bij 5000 toeren onverbiddelijk een eind aan maakt. De motor is zodanig soepel dat je met groot gemak in de tweede versnelling vanuit stilstand kunt weggrijpen. En in de 6e versnelling draait hij bij 120 km/h niet meer dan 2000 t/min. De standaard zeskak, die uitstekend schakelt, hoeft niet zo erg vaak te worden aangesproken. De motor heeft namelijk een enorme souplesse. Minder fijn is de nogal zware koppeling. Uiteraard verraden geluiden vanuit de machinekamer dat er gewerkt wordt, maar ze dringen heel beschaafd tot het interieur door. Ook bij lange, snelle ritten kun je daar prima

mee leven. De Focus 2.0 diesel is een snelle en stille auto die grotere concurrenten in allerlei opzichten de loef af steekt. Maar dat mag ook wel voor die prijs!

Prettige ambiance

Het eerste wat bij het instappen opvalt is de zakelijke vormgeving van het dashboard. Ford stapte met de nieuwe Focus af van de creatieve styling van z'n voorganger. Nu overheerst een strakke functionele opstelling van de instrumenten. Recht voor de bestuurder bevinden zich de gebruikelijke meters, analoog, duidelijk van vorm en goed afleesbaar. De stuurkolom met het lederen driespaaks stuurwiel en de stuurstoel zelf, kunnen in voldoende richtingen scharnieren en schuiven om een plezierige werkplek in te stellen. Optioneel zijn zelfs verstelbare pedalen!

De Focus Titanium biedt een aangename ambiance, maar dat mag ook wel voor deze prijs. Hij is onder meer voorzien van sportstoelen, die op zich goed zitten maar door de gladde lederen bekleding (optie) eigenlijk onvoldoende steun bieden. Gelukkig is de nieuwe Focus een ruime auto waar twee volwassenen goed achter elkaar kunnen plaatsnemen. Ook achterin is er voldoende beenruimte. De in twee ongelijke delen omklapbare achterbank heeft drie hoofdsteunen die zodanig kunnen verzinken dat ze niet in de weg zitten. De middenarmsteun heeft twee lage bekerhouders en een bergruimte. Wat



De nieuwe Focus is heel wat minder opvallend dan z'n voorganger. Hij toont in z'n nieuwe gedaante een stuk tijdlozer.

Foto's: Jan Liefink

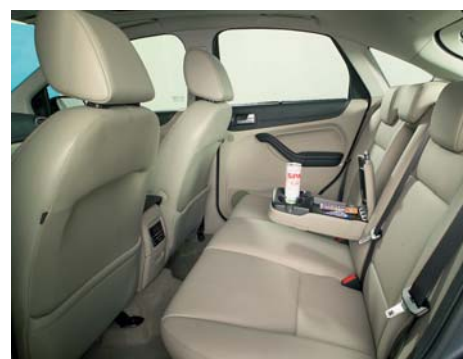
Het nieuwe interieur is stijlvol aangekleed en lijkt minder experimenteel dan dat van de eerste Focus. Met name het dashboard is er op vooruit gegaan.



De middenconsole is strak en functioneel van opzetz met audio, navigatie (optie), telefoon (optie) en klimaatregeling. Al deze functies communiceren in deze luxe Focus met het grote multifunctionele beeldscherm.



De bestuurder heeft een prima overzicht op de analoge instrumenten met daar tussen de digitale boordcomputer. De cruise control wordt middels knoppen op het stuur bediend, de audio via een satelliet aan de stuurkolom.



De achterbank biedt plaats aan twee tot drie volwassenen. Beenuimte is er genoeg. De middenarmsteun bevat twee (te lage) bekerhouders en een kleine bergruimte.

Focus op de brug

Voor wat betreft de service van de nieuwe Focus-modellen volgt Ford de bekende weg, dus minimaal onderhoud. Alle modellen, zowel die met benzine- als dieselmotor worden elke 20.000 km of eens per jaar in de werkplaats verwacht voor een oliewissel. Voorgeschreven is een 5W30 olie. Het luchtfilter is na 60.000 km aan vernieuwing toe, evenals de bougies van de benzinemotoren. Klepspelingscontrole is alleen bij de benzinemotoren vereist, maar pas na 160.000 km. Vrijwel alle Focus motoren, uitgezonderd de 2.0 liter benzinemotor, zijn van



Alle Focus-motoren hebben een service-interval van 20.000 km of eens per jaar.

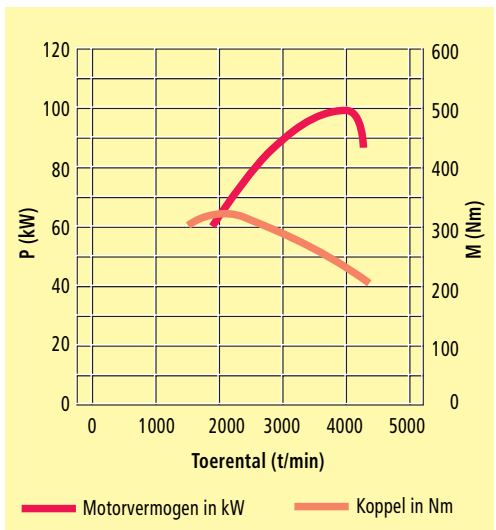
een distributietandriem voorzien. Maar die gaat lang mee: bij de benzinemotoren 160.000 km en bij de diesels zelfs 240.000 km. De transmissies zijn voor het leven gesmeerd. ●

dat laatste betreft is deze Focus toch al goed beedeeld met allerlei opbergmogelijkheden inclusief een bakje met klep bovenop het dashboard. De standaard uitrusting is zeer ruim en omvat onder andere een automatische klimaatregeling, elektrische ruiten voor en achter, een boordcomputer, radio/cd met acht speakers, cruise control, 16" lichtmetalen wielen, mistlampen in de voorbumper, een automatisch dimmende binnenspiegel, een regensensor, gedeeltelijk lederen bekleding, een elektrisch verwarmde voorruit en verwarmbare zijspiegels. De actieve en passieve veiligheid zijn in orde maar hadden beter gekund. De Focus komt met ABS, maar zonder ESP. De auto heeft vier airbags voorin en windowbags, maar anti-whiplash hoofdsteunen ontbreken.

Geweldig betrokken

Het onderstel bestaat uit McPherson-veerpoten voor en een multilink as met schroefveren achter. Ford verstaat het als geen ander om haar onderstellen optimaal af te stellen en gebruikt daarbij veel van de ervaringen die in de rally-sport worden opgedaan. De vorige Focus was al een van de best sturende en op de weg liggende auto's in zijn klasse. Overigens zonder dat dit ten koste ging van het comfort. Met de nieuwe Focus heeft Ford zich opnieuw uitgesloofd om de beste combinatie te vinden tussen een normaal gebruiksvervoermiddel voor zaak en gezin en een lekker strak en sportief sturende auto. De ingenieurs zijn daar enorm goed in geslaagd want deze Focus rijdt en stuurt nog net weer iets fijner dan zijn voorganger al deed. Je merkt het aan het gevoel dat het stuurwiel aan de berijder doorgeeft, aan de reacties van het onderstel en niet in de laatste plaats aan het veilige en stabiele gevoel dat de auto steeds op zijn inzittenden overbrengt. Hij kan hoge bochtsnelheden veilig aan en kleeft aan de weg. De Focus is kortweg een van de fijnst sturende en best op de weg liggende auto's van zijn segment. ●

Dick Schornagel



Testmetingen



Max. motorvermogen (fabrieksopgave):	..... 100 kW bij 4000 t/min
Max. koppel (fabrieksopgave):	.....340 Nm bij 2000 t/min
Acceleratie:	
0-80 km/h:	6,7 sec. ....0-100 km/h: 9,6 sec. ....80-120 km/h: .. 7,1 sec.
Geluidsmetingen:	
80 km/h: 63 dBA	.....100km/h: 66 dBA .....120 km/h: 69 dBA
Brandstofverbruik EC 93/116:	
Stadsrit: 7,4 liter op 100 km	.....Buitenweg: 4,6 liter op 100 km
Combinatierit:	5,6 liter op 100 km
Gemiddeld testverbruik:	8,3 liter op 100 km
Topsnelheid (fabrieksopgave):	.....203 km/h



Vooral in z'n rijkwaliteiten

steekt de Focus hoog boven de concurrentie uit. Je geniet van elke kilometer. Ook de uitrusting en de kwaliteit zorgen voor een positieve waardering.



De koppeling gaat nogal

zwaar en de veiligheidsuitrusting is voor zo'n moderne auto aan de magere kant. Wie een luxe Focus wil met stevige motorisering moet diep in de buidel tasten.

Modelserie en prijzen

Ford Focus 1.4 16v Ambiente 3d:	.....€ 17.995,-
Ford Focus 1.4 16v Trend 3d:	.....€ 18.995,-
Ford Focus 1.6 16v Trend 3d:	.....€ 20.395,-
Ford Focus 1.6 16v First Edition 3d:	.....€ 20.995,-
Ford Focus 1.6 16v Ti-VCT Trend 3d:	.....€ 21.395,-
Ford Focus 1.6 16v Ti-VCT Titanium 3d:	.....€ 24.595,-
Ford Focus 2.0 16v Titanium 3d:	.....€ 26.695,-
Ford Focus 1.6 TDCi 66 kW Ambiente 3d:	.....€ 23.295,-
Ford Focus 1.6 TDCi 66 kW Trend 3d:	.....€ 24.295,-
Ford Focus 1.6 TDCi 80 kW Trend 3d:	.....€ 25.495,-
Ford Focus 1.6 TDCi 80 kW First Edition 3d:	.....€ 26.095,-
Ford Focus 1.6 TDCi 80 kW Titanium 3d:	.....€ 28.695,-
Ford Focus 2.0 TDCi Titanium 3d:	.....€ 30.495,-
5-deurs:	+ € 600,-
wagon:	+ € 1.200,-

ABS:	standaard
Remassistent:	standaard
Zij-airbags:	standaard
Windowbags:	standaard
Centrale portiervergrendeling:	standaard op Ambiente
Centrale portiervergrendeling met afstandsbediening:	standaard m.u.v. Ambiente
Elektrische ramen voor:	standaard
Elektrische ramen achter:	standaard op Titanium
Airconditioning:	standaard
Automatische klimaatregeling:	standaard op Titanium
Adaptieve koplampen:	optie € 500,-
Bi-Xenon koplampen:	optie € 1.150,-
Regensensor:	standaard op First Ed. en Titanium
Cruise control:	standaard m.u.v. Ambiente
Audiosysteem:	standaard m.u.v. Ambiente
Navigatiesysteem:	optie vanaf € 850,-

Ford Nederland
 ☎ (020) 504 45 04
 www.ford.nl